



KONCERN GENERAL MOTORS

CHEVROLET CRUZE SW 1.7TD

maksymalna moc: 130 KM
 przyspieszenie 0-100 km/h: 10,4 s
 prędkość maksymalna: 200 km/h
 cena: od 74 890 zł

OPEL ASTRA ST 1.7 CDTI

maksymalna moc: 130 KM
 przyspieszenie 0-100 km/h: 10,9 s
 prędkość maksymalna: 195 km/h
 cena: od 86 750 zł

dane fabryczne

WOJNA KLON

Porównanie Chevroleta Cruze, Hyundaia i30, Kii cee'd i Opla Astry to nie tylko starcie rodzinnych samych podzespołów, potrafią one w jednej grupie stworzyć całkowicie różne marki i modele.

Opel to jeden z głównych graczy na rynku samochodowym. Ale wieloletnia historia czy (raczej dawne) triumfy to jedno, a postrzeganie przez klientów to zupełnie inna sprawa. Dlatego projektując obecną Astrę, Opel miał ambicję wejścia do elity.

To oczywiście objaw wysokiej samooceny niemieckiej marki. Której to samoocenie nie najlepiej robi fakt, że o pozycję Opel musi walczyć z producentami jeszcze niedawno lekceważonymi: koncernami koreańskimi. I gdy okazuje się, że jeden z konkurentów – Chevrolet – korzysta

w wielu miejscach z tych samych technologii i podzespołów co Astra – ta aktualna.

Nie ma łatwych rywali

W dobie globalizacji trudno się dziwić: zarówno Opel, jak i Chevrolet należą do amerykańskiego koncernu General Mo-

tors, któremu zależy na maksymalizacji efektów uzyskanych z produkcji jednej konstrukcji. Oczywiście, przy założeniu innego pozycjonowania na rynku. Ale klon Astry – Cruze – wcale nie chce odgrywać roli ubogiego krewnego. Podobnie jak Hyundai i Kia, które two-

KONCERN HYUNDAI-KIA

HYUNDAI i30 WAGON 1.6 CRDi

maksymalna moc: 128 KM
przyspieszenie 0-100 km/h: 11,2 s
prędkość maksymalna: 193 km/h
cena: od 72 400 zł

KIA CEE'D SW 1.6 CRDi

maksymalna moc: 128 KM
przyspieszenie 0-100 km/h: 11,2 s
prędkość maksymalna: 193 km/h
cena: od 70 990 zł

dane fabryczne



ÓW

kombi, to także walka między koncernami General Motors i Hyundai-Kia. Korzystając z tych
Ale czy naprawdę są one aż tak odmienne?

TEKST: P. Englert, J. Riegsinger ZDJĘCIA: D. Loof, A. Perkovic

rzą jeden koncern. Ich oferty – Hyundai i30, którego klonem jest Kia cee'd, są (jak Chevrolet Cruze i Opel Astra) właściwie identyczne technicznie, a różnią się wyglądem i... I podobnie jak „bliźniaki z General Motors”, nie mają respektu dla elity segmentu: zdarzało się im już wygrywać

porównania nawet z Volkswagenem Golfem VI generacji.

Podobieństwa i różnice

Auto kombi ma mieć jak największy bagażnik z płaską podłogą, a do tego na tyle dużą kabinę, by w codziennym użytkowaniu i w wakacje wygodnie

mogła nim podróżować czteroosobowa rodzina. Cała filozofia – i nic trudnego. Testowane auta lepiej lub gorzej, ale wywiązują się z tych zadań. Małą wpadkę zalicza jedynie Cruze, w którym po złożeniu oparcia tylnej kanapy bagażnik nie ma płaskiej podłogi. Utrudnia to i zapakowanie,

i samo przewożenie dłuższych przedmiotów.

Bardzo podobna konstrukcyjnie Astra ma bazowo bagażnik o takiej samej pojemności. Ale tu podłoga po złożeniu oparcia kanapy jest płaska, co oznacza większe możliwości przewożenia. No i do Astry oferowany »

CHEVROLET CRUZE SW: w tym modelu wcale nie czuć, że w koncernie GM Chevrolet to marka

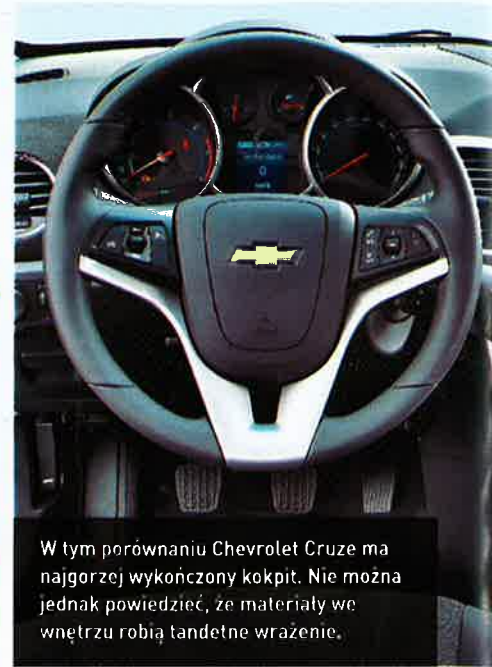


◀ Nowoczesna, ale zarazem bardzo spokojna sylwetka; duży samochód, kabina dość mała.

▼ Po złożeniu kanapy podłoga nie jest płaska: to poważna wada bagażnika Chevroleta.



▲ Duże i wygodne fotele, ergonomia na dobrym europejskim poziomie.



W tym porównaniu Chevrolet Cruze ma najgorzej wykończony kokpit. Nie można jednak powiedzieć, że materiały we wnętrzu robią tandetne wrażenie.

KONCERN GENERAL MOTORS

OPEL ASTRA ST: jest wykończona dużo lepiej od Chevroleta, ale bardzo daleko jej do prawdziwie



◀ Jako Sports Tourer (kombi) Astra nie jest tak atrakcyjna jak hatchback. Wnętrze – stosunkowo małe.

▼ Tu przynajmniej nie popełniono tego błędu, co w Chevroletcie: bagażnik Astry jest wzorowy.



▲ Fotele ergonomiczne: świetnie wydane 2100 zł. Klasa sama dla siebie.



Przycisków i przełączników jest jeszcze więcej niż w Chevroletcie, ale o dziwo, ich obsługa okazuje się łatwiejsza. A jakość wykonania całego kokpitu – wyższa.

jest system mocowania bagażu oraz aranżacji bagażnika. Koszt śmiesznie niski: 500 zł.

Hyundai i Kia mają po prostu o wiele większe bagażniki. Także kabiny są tu przestronniejsze – a to druga z najważniejszych cech kombi! Bo przecież cała rodzina ma podróżować w jak najwyższym komforcie. Dlatego tak istotna jest również ocena siedzeń. A tu nic nie jest jedno-

znaczne! Wszystkie trzy koreańskie auta zapewniają iście po europejsku duże i wygodne przednie fotele, choć te w Chevroletcie są nieco lepsze. Nic dziwnego: to fotele ołpowskie!

Klasa sama w sobie

Za to w Oplu (przynajmniej testowanym) występowały fotele, na które nikt nie powinien poskąpić 2100 zł. To tzw. pakiet er-

gonomiczny, który oznacza najlepsze przednie siedzenia w klasie kompaktowej.

Z tyłu dużo wygodniej podróżuje się jednak w Hyundaiu i Kii. Obie kanapy są bardzo dobrze wyprofilowane, także przestrzeni na nogi znajdziemy tu więcej.

Zaskakująco wypada porównanie jakości wykończenia testowanej czwórki. O ile nikogo nie zdziwi to, że najgorsze ma-

teriały ma najtańszy Cruze, o tyle fakt, że Astra przegrywa z Kia, a Hyundai jest jeszcze lepszy (choć w punktacji już trudno to ująć), może być niespodzianką. Niesamowite, ale prawdziwe: koreańskie bliźniaki są po prostu znakomicie zaprojektowane i wykonane. Widać to także przy zestawieniu kokpitów: Opel i Chevrolet mają bowiem przeładowane konsole oraz nie do

budżetowa

DANE FABRYCZNE



**CRUZE SW
1.7TD**

**i30 WAGON
1.6 CRDi**

**CEE'D SW
1.6 CRDi**

**ASTRA ST
1.7 CDTi**

SILNIK/PRZENIESIENIE NAPĘDU

budowa silnika	t.diesel, R4, 16V	t.diesel, R4, 16V	t.diesel, R4, 16V	t.diesel, R4, 16V
napęd rozrządu	pasek	łańcuch	łańcuch	pasek
średn. cyl./skok tłoka	79,0/86,0 mm	77,2/84,5 mm	77,2/84,5 mm	79,0/86,0 mm
pojemność	1686 cm ³	1582 cm ³	1582 cm ³	1686 cm ³
stopień sprężania	16,5:1	17,3:1	17,3:1	16,5:1
moc maks. kW/KM/min	96/130/4000	94/128/4000	94/128/4000	96/130/4000
maks. m. obr. Nm/min	300/2000	260/1900-2750	260/1900-2750	300/2000-2500
skrzynia biegów	manualna, 6-biegowa	manualna, 6-biegowa	manualna, 6-biegowa	manualna, 6-biegowa
napęd	przedni	przedni	przedni	przedni

UKŁAD JEZDNY

zawieszenie przód	kolumny McPhersona	kolumny McPhersona	kolumny McPhersona	kolumny McPhersona
zawieszenie tył	oś zespolona	oś zespolona	oś wielowahaczowa	oś zespolona opcja: p.-t.: amortyzatory adaptacyjne
systemy wspomagania	ESP	ESP	ESP	ESP
układ kierowniczy	zębatkowy, wsp. elektromechanicznie	zębatkowy, wsp. elektromechanicznie	zębatkowy, wsp. elektromechanicznie	zębatkowy, wsp. elektromechanicznie
średnica zawracania	11,7 m	11,6 m	11,3 m	11,3 m
układ hamulcowy	p.: tarcze wentylowane t.: tarcze	p.: tarcze wentylowane t.: tarcze	p.: tarcze wentylowane t.: tarcze	p.: tarcze wentylowane t.: tarcze
opony testowe	205/60 R16	205/55 R16	205/55 R16	235/45 R18
rozmiar felg testowych	6,5 x 16 cali	7,5 x 16 cali	7,0 x 16 cali	7,5 x 18 cali
model opon	Continental PremiumContact 2	Continental PremiumContact 2E	Continental PremiumContact 2	Bridgestone Potenza RE050

MASY/OŚIĄGI

masa wł./rzecz. (kg)	1507/1514	1401/1426	1420/1454	1589/1616
dop. masa catk. (kg)	2055	1920	1920	2120
ład./ład. rzecz. (kg)	548/541	519/494	500/466	531/504
przycz. z ham./bez (kg)	1200/750	1500/650	1500/650	1500/730
obciąż. dachu/haka (kg)	100/75	80/75	80/75	100/75
0-100 km/h (s)	10,4	11,2	11,2	10,9
prędkość maks. (km/h)	200	193	193	195
zużycie paliwa (l/100 km)	5,4/4,0/4,5	5,1/3,9/4,3	5,1/3,9/4,3	5,6/4,0/4,6
miasto/trasa/średnie				
rodzaj paliwa	olej napędowy	olej napędowy	olej napędowy	olej napędowy
emisja CO ₂ (g/km)	119	113	113	122
norma emisji spalin	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

POMIARY TESTOWE



OSIĄGI (s)

0-40 km/h	2,3	2,5	2,6	2,3
0-60 km/h	4,3	4,3	4,4	4,5
0-80 km/h	6,9	6,9	7,1	7,3
0-100 km/h	9,8	10,0	10,1	10,5
0-120/0-140 km/h	14,3/19,6	14,4/19,7	14,7/20,1	15,3/20,9
60-100 km/h (V b.)	10,0	11,0	11,5	12,9
80-120 km/h (VI b.)	12,4	14,3	14,7	14,8

HAMOWANIE (m)

hamulce zimne (100-0 km/h)	38,5	36,5	37,3	35,2
hamulce rozgrz. (100-0 km/h)	37,5	37,3	36,5	34,8

GŁOŚNOŚĆ (dB)

w kabinie (na postoju)	47	46	47	46
na zewnątrz (przejazd)	74	72	73	72
w kabinie przy 50 km/h	59	59	59	61
w kabinie przy 100 km/h	66	66	65	66
w kabinie przy 130 km/h	70	71	70	69

ZUŻYCIE PALIWA

średnie w teście (l/100 km)	6,0	6,0	5,8	5,9
pojemność zbiornika paliwa (l)	60	53	53	56
zasięg (km)	1000	883	913	949

POMIARY NA TORZE TESTOWYM (pętla o długości 3,8 km)

czas pokonania toru (min)	1:54,8	1:55,2	1:55,8	1:52,9
prędkość w słalomie (km/h)	61,4	62,9	61,3	64,0

■ wynik b. dobry ■ wynik b. słaby

Warunki atmosferyczne przy pomiarach: temperatura 8,5°C, pogoda słoneczna.

Zaskakujące i bardzo rzadkie: wszystkie testowane auta przyspieszają lepiej, niż obiecują ich producenci. Krótko zastopniowana skrzynia biegów Chevroleta daje mu największą dynamikę, zaś niemal identyczna konstrukcyjnie Astra traci mnóstwo czasu przez swą ogromną masę.

Opel uzyskuje fantastyczne wyniki w teście hamowania, rywale są po prostu przeciętni.

Cała czwórka łąduje w okolicach dobrej średniej dla klasy, jeśli chodzi o natężenie dźwięku – zarówno w kabinach, jak i podczas przejazdu. Natomiast brzmienie Astry i Cruze'a jest niemiłe.

Znakomite są wyniki wszystkich rywali. Jedyne zastrzeżenie może dotyczyć zdecydowanie zbyt małych zbiorników paliwa.

Astra z adaptacyjnym zawieszeniem nie daje szans rywalom. Nawet w słalomie nie ujawnia się wyższość wielowahaczowej tylnej osi cee'da nad belką skrętną w i30.



prestżowych modeli



końca logicznie pogrupowany układ przełączników. W Hyundaiu jest pod tym względem świetnie, ale nawet na jego tle Kia jest jeszcze lepsza. Spokojny kokpit, doskonała ergonomia i użyteczność, brak elementów odwracających uwagę od drogi i wszystko do ogarnięcia jednym rzutem oka.

Swoją nieco nadszarpniętą w pierwszym starciu >>>

HYUNDAI i30 WAGON: model ma dynamicznie zaprojektowaną sylwetkę – na szczęście nie wpływa



Hyundai jest świetnie wykończony, choć stylistyka (a szczególnie niebieskie podświetlenie) nie każdego przekona. Jest za to funkcjonalnie!



▲ Nieco gorsze niż w Astrze, ale bardzo wygodne, duże i solidnie obite fotele.

KONCERN HYUNDAI-KIA

KIA CEE'D SW: swoją kompaktową propozycją Kia chce przyciągać klientów ceniących elegancję, auto



Piękny kokpit. I zupełnie inny niż ten w Hyundaiu. Tylko pojedyncze elementy mogą świadczyć i przypominać o tym, że cee'd jest bratnim modelem i30.



▲ Nikt nie będzie narzekać na wygodę czy jakość foteli. Koreańscy budzą szacunek!

z „koreańczykami” wizerunek Opel naprawia w innych konkurencjach. Po pierwsze, oferując zintegrowany w zderzaku bagażnik rowerowy, zdobywa najwięcej punktów w dziedzinie funkcjonalności. A po drugie, w Astrze można mieć nowoczesne systemy bezpieczeństwa, których konkurenci w ogóle nie oferują, np. nadzór nad zjazdem z pasa, nad martwym polem

lusterek, rozpoznawanie znaków itp. Opel ma też imponująco skuteczne hamulce. Fakt, że w sporym stopniu zawdzięcza to szerokim, sportowym oponom, ale wygrywa miazdząco. A możliwość zamówienia adaptacyjnego zawieszenia czyni z Astry pojazd superwszechstronny. Bo w trybie komfortowym („Tour”) nawet na tak ekstremalnym ogumieniu jak testowe (235/45 R18),

Sports Tourer imponuje wygodą, a w trybie „Sport” pozwala na dynamikę jazdy prawie na poziomie hot hatcha.

Hyundai i Kia nie do sportu

Chevrolet jest zawieszony po prostu twardo – na gładkiej nawierzchni prowadzi się znakomicie. Szkoda, że na gorszej szybko się gubi. Komfortowe układy jezdne Hyundai i Kii

(nieco twardszej) gubią się za to pod obciążeniem.auta mają wówczas skłonności do bujania się i głośnego dobijania na większych nierównościach.

W świetle powyższego nie powinny dziwić wyniki pomiarów dynamiki jazdy na torze: „koreańskie bliźnięta” przegrywają dość wyraźnie. Najbardziej zaskakujące są wyniki Kii – w przeciwieństwie do »

to negatywnie na funkcjonalność

◀ Proporcje nadwozia są lekko zaburzone: Hyundai całym sobą mówi, że ma wielki bagażnik.

▼ Wszystko bez zarzutu, pod podłogą dodatkowe schowki z przegródkami. Porządek i przestrzeń.



ma estetycznie wykończoną kabinę

◀ Kia ma nawet bardziej „brzuchatą” sylwetkę niż Hyundai. Wydaje się wręcz ociężała – choć i tak piękna.

▼ Bagażnik – jeszcze lepiej wykończony niż w i30. Burty są pionowe, mimo innego zawieszenia niż u „bliźniaka”.



**WSZYSTKIE CZTERY
MODELE POWINNY
W 100 PROCENTACH
SPEŁNIĆ WAKACYJNE
OCZEKIWANIA
4-OSOBOWEJ RODZINY**

CENY/WYPOSAŻENIE*



	CRUZE SW 1.7TD	I30 WAGON 1.6 CRDi	CEE'D SW 1.6 CRDi	ASTRA ST 1.7 CDTi
cena wersji testowanej	74 850 LT+	85 900 Style	89 490 XL	92 200 Cosmo
cena [od]	74 890 LT+	72 400 Classic	70 990 M	86 750 Enjoy

WYPOSAŻENIE WZORCOWE WG „AUTO MOTO”

el. reg./ogrz. lusterka	s/s	s/3500 ¹	s/s	s/s
el. reg. szyby przód/tył	s/s	s/7500 ¹	s/1000 ²	s/1000 ⁴
reg. kier. pion/poziom	s/s	s/s	s/s	s/s
skład./dziel. kanapa t.	s/s	s/s	s/s	s/s
reg. wys. fotela kier./łędźwiowa	s/-	s/-	s/10 000 ^{2,4}	s/1000 ^{2,4}
radio CD z MP3	s	s	s	s
klimatyzacja man./automat.	-/s	s/7500 ¹	s/2500 ^{2,4}	s/1500 ⁴
cz. deszczu/zmierzchu	-/s	19 500 ^{1/s}	s/s	700 ⁴
lampy adaptacyjne/ksenonowe	-/-	17 500 ^{2,3}	18 500 ¹	5200
lampy przeciwmgtowe	s	s	s	850 ^{2,4}
poduszka kier./pas./odłączanie	s/s/s	s/s/s	s/s/s	s/s/s
poduszki boczne/kurtyny/kolanowa	s/s/-	s/s/7500 ¹	s/s/-	s/s/-
system kontr. trakcji/toru jazdy	s/s	s/s	s/s	s/s

CENA Z WYPOSAŻENIEM WZORCOWYM WG „AUTO MOTO”

najniższa cena	74 850	85 900	89 490	96 300
----------------	--------	--------	--------	--------

powyższe kwoty nie muszą wynikać z sumowania cen opcji, mogą być wypadkową pakietów lub ceną wyższej wersji, która spełnia wszystkie wymagania „Auto Moto” w dziedzinie wyposażenia

WYBRANE WYPOSAŻENIE – KOMFORT

cz. parkowania p./t.	-/s	799 ⁴	9000 ^{2,4} /1000	1700/1000
kamera cofania	s	18 500 ^{2,3,4}	12 000 ^{2,4}	1000 ⁵
kierownica skórzana/wielofunkcyjna	s/s	799 ^{2,4} /s	s/s	s/s
el. regulacja fotela kierowcy	-	-	23 000 ³	-
ogrzewanie foteli przednich	-	19 500 ¹	18 500 ¹	1000 ⁴
nawigacja	1000	18 500 ^{2,3,4}	12 000 ^{2,4}	2600 ^{2,4,5}
zestaw gt.-mówiący BT	s	3500 ¹	s	1100 ⁴
złącze USB	s	s	s	500 ²
obstuga bezkluczowa	-	-	10 000 ^{2,4}	-
skórzana tapicerka	-	-	23 000 ³	10 450 ^{3,4}
zintegrowane foteliki dziecięce	-	-	-	-
tempomat/aktywny tempomat	s/-	8500 ³ /-	s/-	s/-
aut. skrzynia biegów	-	-	4000	-
układ start-stop	s	-	1500	1200
lakier metalizowany	1900	1700	1900	1950

WYBRANE WYPOSAŻENIE – BEZPIECZEŃSTWO

aktywne zagłówki	s	s	s	s
samoczynne hamowanie awaryjne	-	-	-	-
adapt. amortyzatory	-	-	-	3500
as. pasa ruchu/martwego pola	-	-	-	2900 ^{4,5} /3200 ⁴
asystent ogr. prędkości	-	-	-	2900 ^{4,5}
ostrzeżenie o uszkodzeniu opony	-	13 500 ¹	-	600
światła stop alarmowe	-	-	s	s
ostrzeżenie o zmęczeniu	-	-	-	-
system redukcji skutków kolizji	-	-	-	-

* ceny podane w złotych; „s” wyposażenie standardowe; „-” niedostępne; ¹ dopłata do wyższej wersji wyposażenia; ² minimalna kwota zapewniająca dodanie tej konkretnej opcji, jeśli jest dostępna na kilka sposobów; ³ suma dopłat do opcji i wyższego poziomu wyposażenia, w którym jest dostępna; ⁴ dostępne w pakiecie; ⁵ opcja powiązana, wymagająca zamówienia innych opcji

EKSPLOATACJA

PRZEGLĄDY

okresy między przeglądami	15 tys. km lub 1 rok	30 tys. km lub 1 rok	30 tys. km lub 2 lata	30 tys. km lub 1 rok
koszt przeglądu (ok.)/l. serwisów w PL	900 zł/72	850/93	950 zł/82	1000 zł/107

GWARANCJA

mechaniczna	3 lata/ 100 tys. km	5 lat/ b.o.	7 lat/ 150 tys. km	2 lata/ b.o.
na perforację	6	12	10	12
na lakier	3	5	5	2
przedłużenie gwarancji	-	-	-	maks. do 5 lat/ b.o. 3369 zł

CZTERY RÓŻNE AUTA – DWA TAKIE SAME SILNIKI



CHEVROLET

Choć zachowują się zupełnie inaczej (Cruze jest zrywny i elastyczny, Astra przemieszcza się zdecydowanie dostojniej), napędza je ta sama jednostka napędowa. Jej kultura pracy pozostawia trochę do życzenia, ale moc (130 KM) i moment (300 Nm) nie budzą żadnych zastrzeżeń.



OPEL



HYUNDAI

Koreańscy nie produkują (i nie mają zamiaru produkować) mocniejszego napędu wysokoprężnego do kompaktów. Praktyka oraz testy i porównania potwierdzają, że mają rację: tak naprawdę 128 KM i 260 Nm w zupełności wystarczają. I to nie tylko do miasta.



KIA

Hyundaia, cee'd ma wielowahaczową tylną oś. Teoretycznie więc auto powinno dużo lepiej prezentować się zarówno w dziedzinie komfortu, jak i dynamiki.

Generalnie wyniki prób na zamkniętym torze nie są jednak zaskoczeniem. Wygrywająca z wielką przewagą Astrą była bowiem wyposażona w opcjonalne, kosztujące 3500 zł, adaptacyjne zawieszenie, co daje jej фору jeszcze przed rozpoczęciem prób. Natomiast rezultaty pozostałej trójki mieszczą się całkowicie w standardzie dla tej klasy.

Po prostu dobre silniki

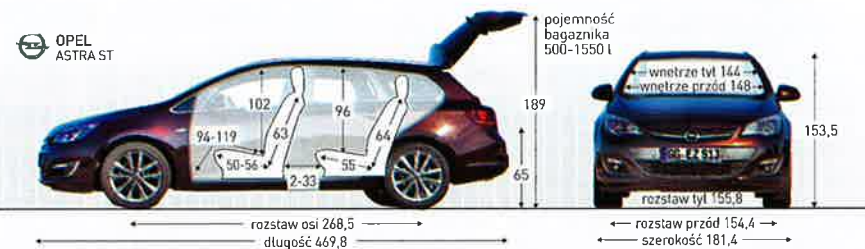
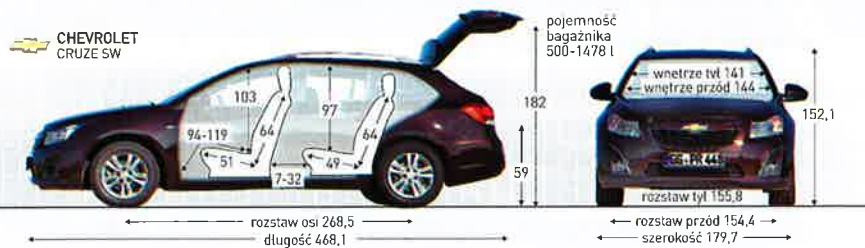
Powiedzmy to sobie jasno: choć mamy tu do czynienia z jednostkami napędowymi średniej pojemności i mocy, tak naprawdę nikt w codziennym życiu nie potrzebuje nic więcej. Moc 128 (Hyundai i Kia) lub 130 KM (Chevrolet i Opel) pozwala przemieszczać się zarówno dynamicznie, jak i ekonomicznie.

O ile jednak między Hyundaiem a Kia o różnicach właściwie nie ma mowy, o tyle w drugiej koncernowej parze występuje spory rozrzut w dziedzinie osiągnięć. Nie da się go wytłumaczyć wyłącznie przewagą masy, choć 102 kg na niekorzyść Opla to poważny argument. Ale tak naprawdę różnic trzeba szukać gdzie indziej: skrzynia biegów w Chevroletcie ma dużo krótsze przełożenia, podczas gdy ta w Astrze nastawiona jest raczej na podróżowanie w trasie. W efekcie Cruze jest zrywniejszy przy każdej prędko-

NAJWAŻNIEJSZE WYMIARY

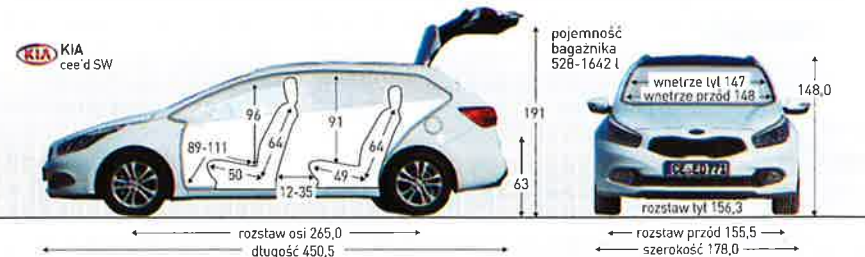
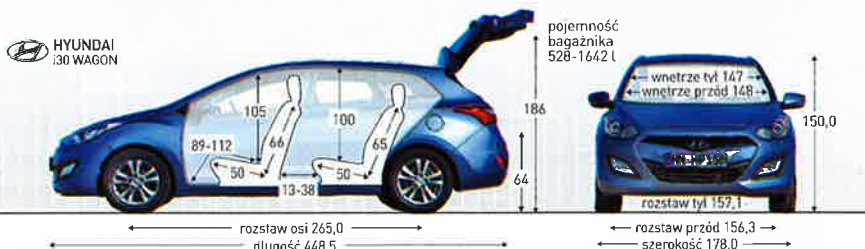
wszystkie wymiary w cm

KONCERN GENERAL MOTORS



CHEVROLET CRUZE I OPEL ASTRA Ten sam rozstaw osi, tylko 1,7 cm różnicy w długości i 1,5 cm w szerokości na korzyść Astry. Nie dziwi zatem, że oba auta koncernu GM zapewniają tak samo przestronne kabiny i bagażniki.

KONCERN HYUNDAI-KIA



HYUNDAI i30 I KIA CEE'D Tak jak w koncernie GM, tak i tu – wymiary zewnętrzne prawie identyczne, ale w Hyundaiu – szczególnie nad głowami – znajdziemy więcej miejsca. Bagażniki mają identyczną pojemność.



Interesująca alternatywa dla aut klasy średniej: nowoczesne kompaktowe kombi z turbodieslami.

ści – choć w zamian trzeba się sporo „namachać” lewarkiem. Na szczęście i układ przełączania (precyzja, skoki dźwigni), i mechanizmy skrzyni są co najmniej poprawne. To ostatnie dotyczy zresztą całej testowanej czwórki.

Najtańszy nie jest tani

Z wyjątkiem droższej od rywala średnio o 12-14 tys. zł Astry, każde z tych kombi w podstawowych wersjach z silnikami benzynowymi można nabyć już za niewiele ponad 50 tys. zł. Na auto z dieslem o mocy 128-130 KM trzeba wydać o około 20 tys. zł więcej. Przy czym standardowe wyposażenie, choć nie szokuje bogactwem opcji, nie jest wcale skąpe. Elektrycznie opuszczane szyby z przodu, elektrycznie regulowane lusterka, regulacja kierownicy w dwóch płaszczyznach, regulacja wysokości fotela kierowcy czy manualna klimatyzacja nie wymagają dopłaty. A są i bogatsze wersje. Wyjątkiem jest tu Chevrolet.

Dostępny tylko w jednym, ale bardzo hojnie wyspecyfikowanym wariantcie (LT+), który ma automatyczną klimatyzację czy czujniki parkowania.

Cruze jest wyjątkiem także w dziedzinie serwisowania. Na przeglądach musimy pojawiać się najczęściej – co rok lub co 15 tys. km. Co ciekawe – w bliźniaczej Astrze przez rok można przejechać 30 tys. km. Różnice występują także między Hyundaiem a Kią – ta druga pozwala na dwuletnie interwały międzyprzeglądowe, podczas gdy Hyundai wzywa do warsztatu co roku. Za to w obu można między serwisami przejechać 30 tys. km.

Gigantyczne są rozbieżności w dziedzinie gwarancji. Prym wiedzie Kia z 7-letnią ochroną. Jednak ograniczenie (150 tys. km) sprawia, że co najmniej równie wysoko ocenić trzeba Hyundai (5 lat bez limitu przebiegu). Opel ma gwarancję 2-letnią bez ograniczeń (można ją przedłużyć), Chevrolet daje 3 lata lub 100 tys. km. ■

PODSUMOWANIE Przewagę, i późniejsze zwycięstwo Astra zbudowała na komforcie jazdy oraz w konkurencjach dynamicznych (prowadzenie, hamowanie). Właśnie na torze Hyundai i Kia straciły szansę na wygraną. Ale jeżeli ktoś przywiązuje mniejszą wagę do właściwości jezdnych, powinien wybrać i30 lub cee'da. Na tle rywali Chevrolet ma najstabilniej dopracowane wnętrze. Wyróżnia się za to osiąganymi i stosunkiem ceny do wyposażenia.



OCENA W PUNKTACH

NADWOZIE/WNĘTRZE	maks.				
przestrzeń z przodu	(10)	7	7	7	7
przestrzeń z tyłu	(10)	5	7	6	5
widoczność/przejrzystość	(7)	4	5	5	4
łatwość obsługi	(10)	7	8	9	7
pojemność bagażnika	(10)	6	7	7	6
funkcjonalność	(10)	4	4	4	6
ład./maks. masa przyczepy	(8)	6	5	5	7
wypos. bezpiecz. bierne	(15)	11	12	12	11
jakość wykończenia	(20)	16	18	18	17

SUMA PUNKTÓW (100) 66 73 73 70

KOMFORT JAZDY

fotele przednie	(15)	13	13	13	14
fotele tylne	(10)	6	7	7	6
ergonomia	(15)	13	14	14	13
poziom hałasu	(15)	9	9	9	9
wentylacja wnętrza	(5)	4	3	3	3
resorowanie bez obciąż.	(20)	12	14	14	15
resorowanie z obciąż.	(20)	12	13	13	14

SUMA PUNKTÓW (100) 69 73 73 74

NAPĘD

przyspieszenie	(20)	13	12	12	11
elastyczność	(20)	11	9	9	8
prędkość maksymalna	(10)	5	4	4	4
kultura pracy silnika	(15)	8	8	8	8
skrzynia biegów	(10)	8	8	8	8
zużycie paliwa	(20)	18	18	18	18
zasięg	(5)	5	4	5	5

SUMA PUNKTÓW (100) 68 63 64 62

UKŁAD JEZDNY

prowadzenie w słalomie	(10)	6	7	6	8
prowadzenie w zakrętach	(30)	19	18	18	22
układ kierowniczy	(10)	8	8	8	8
jazda po prostej	(5)	4	4	4	4
hamowanie (zimne)	(15)	10	12	11	14
hamowanie (rozgrzane)	(15)	10	11	12	15
przeniesienie napędu	(10)	3	4	4	4
średnica zawracania	(5)	3	2	2	2

SUMA PUNKTÓW (100) 63 66 65 77

KOSZTY/EKSPLOATACJA

cena	(60)	17	15	15	13
wyposażenie	(30)	17	13	14	13
przeglądy	(5)	2	3	4	3
gwarancja	(5)	3	5	5	3

SUMA PUNKTÓW (100) 39 36 38 32

SUMA CAŁKOWITA (500) 305 311 313 315

MIEJSCE 4 3 2 1